



CENTRO UNIVERSITÁRIO DE BRASÍLIA
FACULDADE DE TECNOLOGIA E CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS – FATECS
CURSO: TURISMO

TURISMO E TRANSPORTE AÉREO:
AS REPERCUSSÕES DO “APAGÃO AÉREO” NO TURISMO BRASILEIRO

SPYRIDON STEFANOS SOARES PORTELA
RA 2032232/5

PROF. ORIENTADOR: LUIZ DANIEL MUNIZ JUNQUEIRA

Brasília/DF, Junho de 2008

SPYRIDON STEFANOS SOARES PORTELA

**TURISMO E TRANSPORTE AÉREO:
AS REPERCUSSÕES DO “APAGÃO AÉREO” NO TURISMO BRASILEIRO**

Monografia apresentada como um dos requisitos para conclusão do Curso de Turismo do UniCEUB – Centro Universitário de Brasília.

Prof: Orientador: Luiz Daniel Muniz Junqueira.

Brasília/DF, Junho de 2008

SPYRIDON STEFANOS SOARES PORTELA

**TURISMO E TRANSPORTE AÉREO:
AS REPERCUSSÕES DO “APAGÃO AÉREO” NO TURISMO BRASILEIRO**

Monografia apresentada como um dos requisitos para conclusão do Curso de Turismo do UniCEUB – Centro Universitário de Brasília, sob a supervisão do Professor Orientador: Luiz Daniel Muniz Junqueira.

Banca examinadora:

Prof. Luiz Daniel Muniz Junqueira
Orientador

Prof (a). XXXXXXXXXXXX
Examinador(a)

Prof (a). XXXXXXXXXXXX
Examinador(a)

Brasília/DF, Junho 2008

Agradeço

A Deus, pela força espiritual para a realização desse trabalho.

À minha mãe Aline,

Que me deu a vida, criou, educou e sempre acreditou em mim.

Ao meu padrasto Ileno,

Pela ajuda e carinho.

À minha irmã Raissa, meu cunhado Mário, e ao meu sobrinho Luís Felipe,

Pelo carinho.

Aos amigos e colegas de curso.

Tenho o sonho de que um dia esta nação se erguerá e honrará o verdadeiro significado da sua doutrina: Mantemos ser verdade e evidente que todos os homens são criados iguais.

Martin Luther King

RESUMO

O presente trabalho tem por objetivo analisar qual o impacto causado pelo apagão aéreo no Brasil. Com base neste tema, busca-se entender de que forma as consequências advindas do apagão comprometeram o atendimento no setor de turismo. Apesar de não existir estatísticas precisas do quanto o setor teria perdido em função do apagão aéreo, estima-se que esse prejuízo possa chegar a casa de 1,5 bilhão de Reais, num período de três meses. No entanto, o maior impacto do apagão não se reflete apenas no setor de turismo, mas na confiança dos brasileiros diante da realidade do sistema de transportes aeroportuário no Brasil, que está carente de investimento e que precisa passar por uma ampla reformulação. Para chegar a essa conclusão realizou-se uma extensa pesquisa bibliográfica que subsidiou a obtenção de material capaz de fundamentar o estudo aqui exposto.

PALAVRAS-CHAVE: Turismo. Transporte aéreo. Caos Aéreo.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Distribuição do PIB do Turismo entre os setores.....	20
Figura 2: Participação no Mercado das Empresas Aéreas.....	25

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	10
1.1. Objetivos Geral.....	12
1.2. Objetivo Específico.....	12
1.3. Metodologia.....	12
 2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA.....	 14
2.1. Aspectos Históricos do Turismo.....	14
2.2. Aspectos Conceituais do Turismo.....	15
2.3. O Turismo e os Meios de Transporte.....	18
 3. O SETOR AÉREO E O TURISMO NO BRASIL.....	 22
3.1. O início da Crise no Setor aéreo no Brasil.....	23
 4. O IMPACTO DA CRISE AÉREA.....	 29
 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	 33
 REFERÊNCIAS.....	 35

1. INTRODUÇÃO

Durante sucessivos governos, a questão da superlotação da malha aérea no Brasil passou despercebida. Os investimentos no setor vêm caindo desde o fim dos anos oitenta e um sucateamento progressivo dos sistemas de segurança de voo e logística acabaram por transformar o setor aéreo em uma questão de vital importância para o crescimento do país. (CONTAS ABERTAS, 2008).

O que se tem visto nos noticiários das revistas e jornais nos últimos anos referenda a questão da falta de investimentos no setor aéreo, isso se justifica pelo fato de que investir nesse setor necessita de somas muito grandes de dinheiro e os sucessivos governos sempre preferiram investir em outras prioridades, já que os investimentos na melhoria dos aeroportos e na infra-estrutura aeroportuária têm pouca visibilidade para a maioria da população, isso se for levado em consideração que o transporte aéreo ainda é um privilégio para uma minoria.

No entanto, nem mesmo a importância estratégica deste setor foi suficiente para sensibilizar as autoridades públicas para que investimentos fossem feitos. Em 19 de setembro de 2006 o Voo 1907 da empresa aérea Gol foi atingido na parte de baixo da aeronave, por um avião modelo *Legacy* fabricado pela Embraer e vendido para um consórcio americano, o Boeing 737-800 da Gol, não conseguiu manter sua sustentação no ar e segundos depois caiu na Serra do Cachimbo em Mato Grosso, matando todos os seus ocupantes. Até então, esse era o pior acidente aéreo já ocorrido no Brasil, não fosse o acidente com o *Airbus* A320 da TAM, em 17.07.2007 ocorrido há apenas 10 meses depois do Voo 1907. O *Airbus* caiu no Aeroporto de Congonhas em São Paulo, na ocasião mais 170 passageiros e tripulantes morreram. (LINHARES & MARTINO, 2007, p. 23-26).

Ao que tudo indica, os acidentes da Gol e da TAM, são apenas parte de um problema estrutural maior que já vinha sendo denunciado pela imprensa. Os acidentes demonstram o estado de saturação por falta de investimentos no setor.

A partir de então o que se viu em todo o Brasil foi o acúmulo de aeronaves nos pátios, atrasos constantes, greves de controladores de vôos, insatisfação de usuários, problemas relacionados com *Overbooking*. Tudo isso expôs a situação caótica na qual o setor aéreo já estava envolvido anteriormente, mas que só veio a tona em virtude do acidente ocorrido com o voo 1907 da Gol. As consequências desse *Blackout* aéreo não ficaram restritas ao setor, espalharam-se por toda a economia brasileira afetando vários segmentos. No entanto, o setor de turismo foi um dos mais atingidos, só perdendo em importância para o próprio setor aéreo. (MARQUES, 2008).

É interessante citar que além do apagão aéreo ter causado prejuízos aos usuários do sistema e também a várias empresas, o mesmo foi importante para colocar em voga a questão *Overbooking*, que é uma prática considerada abusiva pelos Procon(s) do Brasil inteiro. O *Overbooking* acontece quando uma companhia aérea vende mais bilhetes do que o número de assentos disponíveis para determinado voo, isso é ruim, pois acaba provocando dificuldades para as pessoas que não conseguem embarcar. Os órgãos de defesa do consumidor e as companhias aéreas deveriam achar uma maneira de evitar isso.

O problema gerador desta pesquisa parte da seguinte questão:

Quais os impactos do apagão aéreo sobre o turismo no Brasil?

O processo de desaquecimento econômico do setor turístico influencia não só na tomada de decisões do setor, mas também no conhecimento das complexidades e as nuances possíveis de ser objeto de estudo mais detalhados, capazes de gerar estratégias para minimizar a abrangência da crise em questão. Portanto, conhecer os detalhes de tal crise aérea é também fonte de conhecimento que auxilia o graduando a entender o setor na qual está inserido.

A escolha do tema para apresentação deste trabalho deu-se em virtude da importância crescente que o segmento de Turismo tem para a economia brasileira, além do fato deste ser um elemento de forte geração de renda e oportunidades de trabalho para inúmeras pessoas, não só no Brasil, mas também no mundo. Com a problemática do caos aéreo que se instalou no Brasil logo após o acidente aéreo com o Boeing 737-800 da Gol, milhares de postos de trabalho foram fechados em todo Brasil, empresas passaram por dificuldades financeiras, frutos de uma crise no setor aéreo mundial, desde os atentados terroristas de 11 de setembro de 2001. O impacto sobre a economia ainda pode ser sentido até os dias atuais. (PINHEIRO, 2002, p. 12).

É interessante acrescentar que apesar do apagão aéreo parecer ter passado, ainda hoje existem reflexos desta fase. Ainda estão sendo feitos ajustes no setor aéreo para melhorar as condições, porém esses ajustes não acontecerão a curto prazo, só serão sentidos a médio e longo prazos.

1.1 Objetivo Geral

Verificar quais impactos resultaram da crise do transporte aéreo que se instalou no Brasil a partir de setembro de 2006, além de analisar a crise do setor de transporte aéreo e sua influência na atividade turística.

1.2 Objetivos Específicos

- Estudar as consequências do processo de desregulamentação do setor aéreo;
- Analisar que componentes provocaram o apagão aéreo no Brasil;
- Verificar o impacto do apagão aéreo para o setor turístico.

1.3 Metodologia

De acordo com Lakatos e Marconi (1991, p. 28), a pesquisa utilizada foi do tipo histórica e qualitativa. Exploratória, pois envolve levantamento bibliográfico, entrevista com pessoas que possuem conhecimentos práticos do problema em questão e análise de exemplos que instigam a compreensão do leitor. A abordagem dada ao tema se fundamenta em pesquisas bibliográfica, sendo, então, relevante a busca por informações em livros, periódicos, revistas e em material disponível em *sites* da Internet. Qualitativa, pois busca descrever a complexidade de uma determinada hipótese ou problema, analisando a interação de certas variáveis, compreendendo e classificando processos dinâmicos experimentados por grupos sociais ou por situações que envolvam interações humanas. O método utilizado para tratar a abordagem será a análise de conteúdo do material colhido junto às fontes bibliográficas, conforme salienta Lakatos e Marconi (1991, p. 28).

O procedimento de pesquisa iniciou-se pela coleta de material bibliográfico em revistas, internet, jornais e livros. Numa primeira fase da pesquisa buscou-se catalogar todos os dados importantes para construção dos itens históricos, esse material foi selecionado de livros e também da internet, na qual se fez ampla pesquisa para conhecer o perfil da desregulamentação e do histórico das companhias aéreas. Em segunda instância os dados foram seqüenciados em ordem cronológica, e posteriormente, em ordem lógica, a fim de que se pudesse criar uma coerência entre os textos, de forma a construir o estudo seqüencialmente, partindo-se de uma análise histórica para um perfil da desregulamentação do setor aéreo e por último analisando os impactos causados pelo apagão no setor de turismo.

O tema abordado foi dividido de acordo com os assuntos explorados em cada capítulo, no primeiro deles serão apresentados os aspectos conceituais do tema abordado e uma breve elucidação do contexto na qual se iniciou toda a crise aérea aqui abordada como tema principal. Em seguida, será mostrado quais os setores da economia, juntamente com o setor de turismo que tiveram maior impacto resultante do caos aéreo que se instalou. Por fim, serão apresentadas as medidas que o Governo Lula tomou para resolver o problema e como estão os atuais estágios de evolução dessas medidas, buscando responder ao questionamento sobre o alcance delas e se as mesmas surtiram os efeitos esperados.

Nas considerações finais apresenta-se uma análise do conteúdo adquirido em diversas fontes e as conclusões com base no ponto de vista do graduando sobre o tema em questão.

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Já que o tema se propõe a analisar os impactos causados pelo caos aéreo sobre a estrutura de turismo no Brasil, é prático que se inicie o estudo em questão pelos aspectos relevantes que ilustram conceitualmente o Turismo. No início, esta atividade era remetida à educação de jovens aristocratas ingleses com o intuito de vivenciarem o que só conheciam por livros. Aqui serão abordados importantes aspectos a respeito do tema “turismo”. Dentre os quais, uma explanação do panorama histórico.

2.1. Aspectos Históricos do Turismo

O Turismo pelo mundo tem um histórico longo, no entanto, para efeito de coerência com o trabalho procurar-se-a fazer alusão ao turismo, apenas dos fatos históricos que se iniciam com a revolução industrial, tendo em vista que foi a partir daí, que a atividade teve uma maior propulsão. Neste contexto Krippendorff (2000, p. 37) afirma que com a Revolução Industrial “o tempo de lazer passou a ser uma conquista da classe trabalhadora. Surgiram também as organizações com a produção em série, e a conquista dos direitos trabalhistas como: férias, redução da carga horária, aumento da renda e conquista de tempo livre”.

A partir de então, o turismo se consolidou como um dos setores mais importantes da economia. Sendo esta uma atividade geradora de renda e empregos para a população, receita para os governos e possibilidades de investimentos em vários setores da economia.

Barretto (1999) afirma que no Brasil, o turismo como fenômeno social começou depois de 1920. A partir de 1950, grandes contingentes passaram a viajar. Apesar de ser uma atividade de massa, esta nunca alcançou tanto a população como nos dias atuais. Atualmente, o fenômeno turístico apresenta-se diretamente relacionado à busca de novas realidades sociais e ambientais que contribuam para o progresso do País.

Desde os primórdios, o turismo e o lazer estão diretamente relacionados, sendo assim, é relevante conhecer a definição de ambos já que a atividade turística é um fator importantíssimo para o desenvolvimento local de qualquer sociedade. Mediante a isto, faz-se necessário conhecer a definição destes termos tão utilizados nesta pesquisa.

2.2 Aspectos Conceituais do Turismo

A partir do momento em que começaram os estudos científicos do turismo, muitas definições tem sido atribuídas a este segmento de mercado. Aqui serão analisados alguns destes aspectos conceituais.

De acordo com Schluter *apud* Barretto (1999, p. 9), “turismo é o conceito que compreende todos os processos, especialmente os econômicos, que se manifestam na chegada, na permanência e na saída do turista de um determinado município, país ou estado”. Turismo pode ser abordado segundo dois pontos de vista, das pessoas que praticam o turismo e do ponto das empresas e famílias que subsistem em função do turismo de terceiros. O turismo é uma atividade que tem fundamental importância para a nação, já que além de ser um tipo de serviço que não polui o meio ambiente, é forte geradora de renda e emprego no Brasil e no mundo.

O turismo, sendo um fator de desenvolvimento econômico e social, vem despertando o interesse de diversos países com o objetivo de aproveitar ao máximo essa atividade econômica.

A Academia Internacional do Turismo de Monte Carlo, em seu Dicionário Turístico Internacional, analisa o termo turismo como sendo:

Um conjunto das atividades humanas que tem como objetivo a realização deste tipo de viagem. Indústria que participa na satisfação das necessidades do turista.
Etimologia: do vocábulo inglês *tour*: viagem, que deriva da palavra francesa *tour*: viagem ou excursão circular; que por sua vez procede do latim *tornare* (Treccani, Panzini). Assim, o turismo se diferencia das viagens porque envolve, na indústria dos viajantes, tanto a livre escolha de uma meta, como o desejo de procurar uma diversão. (RIPOLL, 2003, p. 22).

O termo indústria é utilizado aqui em alusão as empresas de turismo, não uma indústria como se conhece, produtora de manufaturas, mas como empreendimento que movimenta vários tipos de negócios e também um grande número de pessoas. A atividade em turismo pode ser de lazer de negócios, cultural ou cívico, mas as diferentes formas de turismo só aumentam. Já existem agências européias, americanas, entre outras, que anunciam para os próximos anos a criação do turismo espacial, que está começando a se desenvolver, porém ainda é muito restrito a um grupo mínimo de pessoas que tem um poder aquisitivo alto.

Em 1967, a Organização das Nações Unidas - ONU definiu turismo como:

uma atividade humana internacional que serve como meio de comunicação e como elo de interação entre os povos, tanto dentro de um mesmo país como fora dos limites geográficos dos países. Envolve o deslocamento temporário de pessoas para outra região, país ou continente, visando a satisfação de necessidades outras que não o exercício de uma função remunerada. Para o país receptor, o turismo é uma indústria cujos produtos são consumidos no local formado, exportações invisíveis. (ONU apud WAHAB, 1997, p. 23).

Entende-se do conceito da ONU que o turismo é o deslocar de pessoas para exercer atividades não lucrativas visando a satisfação pessoal que gera receita para a localidade receptora e benefícios para toda comunidade. A Organização Mundial do Turismo - OMT, *apud* Ansarah define turismo como:

um conjunto de atividades realizadas pelas pessoas durante suas viagens e paradas em diferentes lugares, que não o seu habitat, por um tempo consecutivo inferior a um ano, com finalidade de lazer, negócios ou outros motivos, sem fins lucrativos. (ANSARAH, 2001, p. 20).

Fazendo uma correlação entre todos os conceitos, percebe-se que os autores vêem o turismo como uma indústria, mas conclui-se se tratar de algo mais complexo, pois, esta atividade movimentava setores econômicos e sociais. Em geral, os elementos mais importantes são o tempo de permanência, o caráter não lucrativo da visita e a necessidade de uma atividade lúdica como fuga da rotina conturbada dos grandes centros.

As atividades de turismo e lazer estão diretamente correlacionadas já que a maioria das pessoas exerce a atividade turística em busca do divertimento, isso faz com que uma verdadeira indústria do entretenimento e da hospedagem seja constituída para dar suporte ao segmento de turismo (BARRETO, 1999).

Ainda de acordo com o autor o turismo pode ser considerado uma necessidade social, quando a pessoa entende que deve viajar para obter um determinado *status* e assim ser estimada pelo grupo. De outra forma, se a pessoa busca no turismo a auto-realização como uma atividade que lhe satisfaça e que lhe traga lazer ou auto-desenvolvimento por intermédio do conhecimento de novas culturas, o turismo virá por último na escala de necessidades do homem. No entanto, na sociedade moderna, não é possível pensar em turismo de grandes distancias sem primeiro se pensar no meio de transporte adequado para sua realização. No tocante a esse fato, o transporte aéreo não só é o mais indicado para o turismo de grandes distâncias, como também o que possui uma maior propensão natural dos turistas em buscá-lo.

O turismo é uma necessidade social, pois viabiliza a interação entre as pessoas. O mesmo depende da infra-estrutura de transporte, tendo em vista que para fazer turismo é preciso viajar. O meio mais comum quando se demanda de grandes distancias obviamente será sempre o transporte aéreo, pois o mesmo acontece com maior rapidez sendo, portanto, o meio mais usado para se fazer turismo quando os destinos exigem menor tempo e um nível de conforto e segurança mais desejável.

Muitas pessoas, por não desenvolverem atividades lúdicas, como o lazer e o turismo, acabam ficando emocionalmente comprometidas e enfermas. A este respeito, Trigo comenta:

O lazer é uma necessidade e um direito tão legítimo do ser humano quanto educação, saúde, transporte ou segurança. O ser humano é um animal muito especial e complexo, que não se contenta apenas com o mínimo indispensável a sua sobrevivência. Sua vida envolve aspectos mais amplos, como os lúdicos, imaginativos e criativos. (TRIGO *in* MARCELINO 2000, p. 11).

O Turismo não se fundamenta apenas em premissas ligadas ao lazer, embora essa seja uma importante vertente, há de se dizer que não é a única, pois o turismo é composto por vários setores que movimentam a economia mundial, sendo uma das maiores fontes de produção de empregos diretos e indiretos. Principalmente nos países em que o potencial turístico é grande. Atualmente a França, só pra exemplificar é um dos países que mais absorvem turistas no mundo, a estrutura econômica e social do país está importantemente ligada ao turismo. (MARCELINO, 2000. P. 12).

De acordo com dados provenientes das pesquisas do IBGE/PNAD (2005) o setor de turismo tem tido um acréscimo desde 1994; este crescimento se deu até meados de 2001 quando começou a sofrer acréscimos maiores e progressivos, em 2004 chegou a acumular ao longo do período 59,24% passando de 224.197 para 375.097 empregos diretos criados em toda a economia em função da atividade turística formal e informal, para todas as modalidades de empregos gerados (empregos com carteira de trabalho, empregos sem carteira de trabalho e empregos por conta própria). Dentre as categorias estudadas pelo IBGE/PNAD, aquela que houve acréscimos relevantes para a categoria “empregos por conta própria” cujo crescimento foi de quase 100% no período considerado, revelando a tendência do turismo de gerar oportunidades na informalidade.

Como visto no parágrafo anterior, o turismo é uma atividade tão relevante hoje no Brasil que os números mostram o quanto o mesmo é importante para geração de emprego e renda para os trabalhadores brasileiros. Não se pode negar que tamanho impacto não pode ser

menosprezado haja vista que o mesmo representa uma significativa parcela da renda dos brasileiros e também um forte condicionante para o crescimento do País.

No caso específico dos trabalhadores autônomos, houve um crescimento da força de trabalho feminino, no entanto a pesquisa não menciona o porquê desse crescimento. O aspecto do emprego no setor turismo tem relação com a quantidade de estabelecimentos instituídos.

Como se vê, o emprego no setor de turismo tem crescido muito nos últimos anos, conforme mostra o relatório do IBGE. Interessante ressaltar o aumento dos empregos para mulheres que vem crescendo ano a ano ajudando-as a conseguirem maior autonomia financeira e garantindo-lhes uma maior auto-estima, por participarem ativamente do mercado de trabalho formal, o que ajuda a reafirmar seu papel no contexto social e também a diminuir a desigualdade de empregos entre os gêneros.

2.3 O Turismo e os meios de Transporte

O segmento de Turismo não trabalha isolado dos demais, existe uma profunda interação com outros sistemas, como o de comércio, o de transporte e mão de obra. Um dos setores que mais afetam o crescimento de Turismo é o setor de Transportes. De acordo com Degeneres (2002, p.78), quando um setor econômico produz qualidade em seus produtos ou serviços, a tendência é que essa qualidade seja repassada também para seus colaboradores.

Para Arbache (*et al*, 2004, p. 4-9), a Organização Mundial do Turismo auxilia na definição das atividades que compõem a esfera de abrangência do turismo, nas chamadas “contas satélites do turismo” (WTO, 2000a, 2000b) que são atividades auxiliares que se relacionam com a atividade de turismo e que dela dependem boa parte de seus recursos. Neste contexto, existem diversas atividades que compõem o setor de turismo. Com relação ao transporte pode-se mencionar:

- Transporte rodoviário de passageiros, regular;
- Transporte rodoviário de passageiros, não regular;
- Transporte regular próprio para exploração de pontos turísticos;
- Transporte aéreo, regular;
- Transporte aéreo, não regular;
- Agências de viagens e organizadores de viagens;
- Atividades auxiliares ao transporte terrestre;
- Atividades auxiliares ao transporte aéreo;

- Estabelecimentos hoteleiros e outros tipos de alojamento temporário;
- Restaurantes e outros estabelecimentos de serviços de alimentação;
- Serviços recreativos, culturais e esportivos;
- Aluguel de automóveis e outros meios de transporte.

As contas satélites são importantes, pois mostram como o turismo está disposto na sociedade. Como se pode notar, o turismo é uma atividade que tem abrangência enorme e seu impacto sobre a vida das pessoas não se restringe simplesmente ao seguimento de turismo em si, mas amplifica sua atuação em ramos tão diferentes como: transportes, aluguéis, culinária e tantos outros.

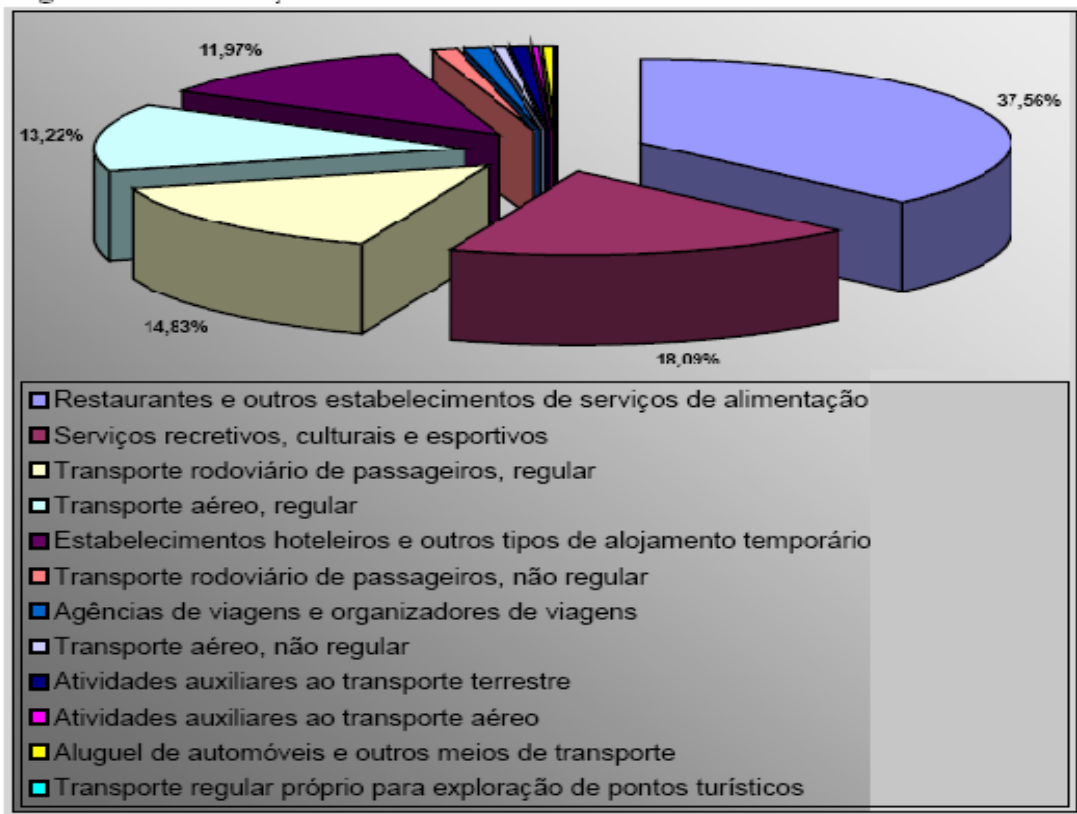
Os valores com os quais cada qual dessas atividades é inserida no contexto do turismo podem também ser divididos por atividades, sendo as principais relacionadas ao transporte: serviços prestados às famílias e serviços prestados às empresas.

De acordo com Di Roná (2002, p. 9), “o transporte representa um dos principais elementos do custo da produção de bens e serviços”, assim sendo é impossível dissociar o custo da atividade turística do serviço de transporte, sendo que ambas coexistem em um sistema em que uma atividade complementa ou auxilia em sua consolidação, como no caso dos transportes aéreos que possuem forte influência no setor de turismo e vice-versa.

O crescimento econômico causado pelo segmento turístico tem feito a economia crescer ou, pelo menos, se estabilizar nos 20 anos no Brasil. Com a abertura de novos mercados e a instalação de grandes empresas em vários segmentos da economia, o turismo local tem se expandido a todo tipo de evento, consequência do aumento no fluxo de turistas a trabalho no País. Segundo dados da EMBRATUR em seu relatório anual de 2005 o turismo de negócios cresceu 12% só naquele ano.

O PIB, (Produto Interno Bruto) do turismo pode também ser analisado sob uma perspectiva macroeconômica, tendo em vista que os resultados financeiros não se concentram apenas em uma categoria, mas divide-se nas categorias dispostas na listagem anterior, fazendo com que cada uma tenha uma importância peculiar no tocante a geração de renda e ao impulsionamento da economia como um todo. De acordo com Arbache (*et, al*, 2004, p. 7), o PIB do setor turístico pode ser assim dimensionado:

Figura 1 - Distribuição do PIB do Turismo entre os Setores



Fonte: Arbache Et Al. 2004.

Como se vê, o turismo é um forte impulsionador da economia nacional. O mesmo não se esgota enquanto atividade turística, mas estende-se por várias atividades que estão direta ou indiretamente relacionadas com o segmento de turismo. E assim, um grande pólo gerador de emprego e renda, sem contar a grande quantidade de impostos que são recolhidos aos cofres da nação com as atividades correlatas ao turismo.

Os transportes aéreos como se vê na figura 1 é um dos setores de maior influência no PIB do setor de turismo, alcançando 13,22% desse PIB. Isso se deve ao fato do Brasil ser um País de dimensões continentais que possui uma atividade turística extremamente diversificada geograficamente e que para ser visitado necessita dessa atividade. Tanto os transportes aéreos como o turismo, coexistem uma relação de ajuda mútua, na qual o impacto que acontece em um seguimento acaba refletindo no outro. O apagão aéreo ocorrido no Brasil a partir de setembro de 2006 é uma prova dessa relação, quanto mais vôos foram cancelados, mais reservas em hotéis também foram gerando impactos não só nas companhias aéreas, mas também nos hotéis, nos restaurantes, nos bares, guias de turismo, shows, etc, já que todas essas atividades estão relacionadas. Os impactos provocados pelo apagão aéreo não ficaram

restritos apenas ao setor, mas alcançaram várias atividades que estão direta ou indiretamente ligados ao setor aéreo e de turismo.

3. O SETOR AÉREO E O TURISMO NO BRASIL

Paolillo & Rejowski (2002, p. 84), afirmam que a aviação civil no Brasil iniciou um processo de abertura a partir de 1998, que ficou conhecido com “desregulamentação”. Com esse processo foi possível iniciar a privatização de algumas empresas do setor, como a VASP e permitiu a companhias menores como a TAM ampliarem sua fatia no mercado nacional. Em 2001 o Brasil já contava com sete grandes companhias aéreas:

- Gol Transportes Aéreos Ltda;
- Nordeste Linhas Aéreas S/A;
- Rio-Sul Linhas Aéreas S/A;
- TAM- Transportes Aéreos Meridionais S/A;
- Transbrasil Linhas Aéreas S/A;
- Varig S/A Viação Aérea Rio Grandense;
- Vasp – Viação Aérea São Paulo

As companhias aéreas têm uma importância enorme para o turismo doméstico, ou seja, aquele que se faz dentro do próprio país, já que são elas que transportam os inúmeros brasileiros de um lado para outro do País, a fim de que esses possam visitar as localidades que desejam. Obviamente muitos dos destinos podem ser visitados por via terrestre, no entanto, até mesmo por uma questão de segurança, comodidade, facilidade e conforto, a maioria dos brasileiros prefere o transporte aéreo como alternativa de deslocamento.

Sem o transporte aéreo doméstico tanto a atividade turística seria prejudicada, como as próprias companhias aéreas teriam dificuldades em se manterem competitivas e atuantes no mercado de aviação, já que para se manter uma companhia aérea em funcionamento seriam necessárias rotas que fossem altamente lucrativas e o custo de manutenção dessas empresas ser muito baixo, o que não é a realidade observada. As companhias aéreas são responsáveis por grande soma dos impostos arrecadados no país, consomem enormes quantidades de combustível demandam manutenção, e serviços terceirizados e apenas o transporte aéreo com as linhas internacionais seria insuficiente para cobrir os gastos dessas empresas. Qualquer empresa do setor que queira crescer tem que ter condições de atender não só aos passageiros de linhas internacionais, mas principalmente os clientes de linhas regionais.

3.1. Início da Crise no Setor Aéreo

De acordo com Petry¹ (2001), a crise no setor aéreo não é tão recente, apesar de abranger várias nuances que podem ser entendidas como crise, a exemplo do petróleo na década de 1970, que encareceu absurdamente o preço das passagens aéreas, porém, ainda não é considerada uma crise com proporções semelhantes aquela que atingiu o setor a partir de 2006. O preâmbulo da crise aérea no Brasil pode ser estabelecido a partir do acidente ocorrido com o Fokker 100 da empresa TAM, que caiu sobre um bairro residencial em Guarulhos/SP em outubro de 1996.

Na ocasião, 99 pessoas morreram e mais 16 ficaram feridas, entre tripulantes, passageiros, moradores e pessoas que passavam pela rua na hora do acidente. A empresa TAM, juntamente com as empresas seguradoras, entraram em acordos diversos com os parentes das vítimas e cumpriram as obrigações pecuniárias previstas em lei e acordadas entre as partes. A causa do acidente foi diagnosticada como uma falha no reverso do aparelho (espécie de freio) que abriu-se em pleno vôo fazendo a aeronave “emborcar” para direita, caindo 3 minutos depois de alçar vôo sobre um bairro residencial em Guarulhos/SP. O grande questionamento na época do acidente foi a respeito das condições de manutenção da aeronave, que relatórios posteriores comprovaram estar em dia. A partir desse ponto as empresas nacionais se tornaram mais alertas contra novos problemas nos reversos dos equipamentos, mas nem mesmo isso foi suficiente para evitar que outros acidentes viessem a ocorrer posteriormente (CARNEIRO, 2001).

A alta do dólar, e os atentados terroristas de 11 de Setembro de 2001, nos Estados Unidos, iniciaram uma ampla crise no setor aéreo mundial, que acabou atingindo também a indústria e também as companhias aéreas brasileiras. No final de 2001, a Transbrasil parou de voar em função de dívidas trabalhistas e com fornecedores. Nos Estados Unidos a crise da aviação já havia dado seus primeiros indícios a partir de 1991, quando a PANAM – Pan American Worlds Airways, faliu deixando um déficit nos cofres da nação americana no valor aproximado de 750 Milhões de Dólares e mais 370 Milhões de prejuízos para seus acionistas e fornecedores (PINHEIRO, 2002. P. 13).

As empresas aéreas brasileiras sempre tiveram dificuldades para se adaptar as crises no setor de aviação. Nesse sentido, a aviação por ser um setor mais elitizado, não contemplando a maioria dos brasileiros que precisam viajar, evoluiu pouco em termos de

¹ Sabrina Petry é colunista do Jornal Folha de São Paulo e especialista em Turismo.

organização administrativa, já que as demandas sempre ficaram restritas a uma parcela da população, que se for comparada ao transporte rodoviário ainda é para poucos brasileiros.

O ano de 2001 foi decisivo para as companhias aéreas brasileiras. A Gol conquistou espaço implantando o sistema *low cost, low fare* (estrutura enxuta com gastos mais baixos e tarifas mais baratas), seguindo o modelo da alemã, Lufthansa, que conseguiu baixar o valor de suas passagens em cerca de 25% ao adotar o mesmo modelo *low cost*. Além de adotar o sistema da Lufthansa, a Gol passou a desenvolver uma agressiva estratégia de marketing para conquistar o mercado nacional de aviação, que contava com vendas pela Internet, pacotes promocionais em horários com baixas taxas de reservas e adoção de um banco de milhagens para clientes que já estavam fidelizados à empresa. Essa estratégia em dois anos colocou a Gol como uma das líderes do mercado nacional de aviação ao lado da TAM (ALCANTARA, 2007).

Paolillo & Rejowski (2002), explicam que um dos motivos que levou à crise do setor de aviação a partir de 2001 foram vários, dentre eles, destacam-se acordos feitos entre as companhias de aviação e o setor de turismo que ajudaram a precipitar o fechamento de algumas grandes empresas do setor e conseqüentemente alavancaram a crise no setor aéreo.

Da mesma forma que aconteceu com a PANAM, que era uma empresa tida como sólida no mercado, algumas empresas do setor de turismo que já estavam no mercado há muitos anos começaram a passar por crises. Essas crises eram causadas por novas configurações de mercado às quais as empresas não conseguiram se adaptar, isso acabou gerando erros administrativos que culminaram na falência de algumas delas.

De acordo com Petry² (2001), a Soletur Turismo, um grupo empresarial do setor pediu falência em 2001, em virtude das dívidas contraídas com aluguéis de vôos charter que não foram integralmente vendidos. Esses vôos eram pagos à vista, antes mesmo de serem vendidos pela empresa operadora, com isso, a Soletur, era obrigada a fretar os vôos e depois vender seus pacotes, caso quisessem que esses fossem reservados com exclusividade para seus empreendimentos. Para pagar os fretamentos a empresa recorria a empréstimos bancários, endividando-se no mercado. Para piorar a situação, os atentados de 11 de Setembro criaram um clima propício para o temor de viajar de avião, milhares de reservas foram canceladas e a empresa não conseguiu se manter no ramo, pedindo falência no mês de outubro de 2001, mesmo porque a situação financeira da Soletur já estivesse em dificuldades há algum tempo.

² Sabrina Petry é colunista do Jornal Folha de São Paulo e especialista em Turismo.

Um cenário como esse, o qual as empresas de Turismo pedindo falência, a alta do dólar e as dificuldades financeiras de gigantes do setor como a Varig e Vasp, levaram a um reordenamento da conjuntura do mercado aéreo brasileiro a partir de 2004. As empresas que possuíam uma frota ultrapassada e que consumiam muito combustível e manutenção passaram a afundar-se ainda mais na crise financeira que se abateu sobre o setor aéreo, já as que investiram em uma estrutura mais “enxuta” conseguiram crescer ou, pelo menos, manter-se no mercado.

De acordo com Palhares (2002), a diversificação da frota de helicópteros e a ampliação do mercado doméstico, que foram implementados a partir de 1993, e a criação de várias portarias pelo Ministério da Aeronáutica, dentre as quais se destacam a 688/GM5, estabeleceram a criação de novas linhas aéreas, fato que ofereceu às empresas do setor, condições de acrescerem suas participações em todos os nichos de mercado do setor aéreo, independentemente de seu tamanho. O objetivo de tais portarias era de aumentar a concorrência no setor, com a entrada de novas empresas no segmento de linhas regionais, e com isso, barrar os preços abusivos praticados por algumas empresas que monopolizavam o segmento.

Essa realidade foi boa para o turismo brasileiro conforme mostra os dados da Embratur, aqui citado por Palhares (2001, p. 155). Antes de 1998, o turismo doméstico brasileiro teve em torno de 38,2 milhões de turistas visitando o país. Já em 2000, essa estimativa mostra que o turismo cresceu praticamente em todos os estados brasileiros, alcançando um pico de 15,59 milhões de turistas só no nordeste brasileiro. Isso demonstra a capacidade regional do país em gerar divisas em função da atividade turística, justamente essa a atividade que mais foi beneficiada com a democratização das passagens aéreas.

Como foi visto, o crescimento do setor de turismo ocorreu em praticamente todo o Brasil e principalmente no nordeste. No entanto, o mesmo fator que contribuiu para uma expansão do turismo (expansão das linhas do setor aéreo), também foi responsável pelas perdas ocorridas em 2006 e 2007, já que o setor de turismo está fortemente ligado ao setor aéreo.

Segundo Palhares (2001), cerca de 6,8% dos brasileiros, usam o transporte aéreo para alcançar seus destinos, isso ainda é pouco comparado com países desenvolvidos, mas mostra que o Brasil tem uma grande dependência do setor aéreo para sua locomoção. O apagão aéreo não chegou a paralisar o setor, mas fez com que boa parte desses milhares de brasileiros deixasse de viajar de avião e preferissem meios alternativos de busca pelo turismo. No entanto, isso fez com que muitas reservas em hotéis fossem canceladas e, conseqüentemente,

o fim dessas reservas ocasionou em dezenas de outros serviços que acompanham o setor também foram prejudicados.

Palhares (2001), afirma, ainda, que só em 1999 foram criados mais de 1,3 milhões de empregos ligados direta ou indiretamente ao setor de turismo, essa tendência de contratações aumenta à medida que se aproxima a alta estação.

Os prejuízos causados pelo apagão aéreo foram tantos que até mesmo o ministro do Planejamento, Orçamento e Gestão, Guido Mantega, lançou um pacote de ajuda ao setor hoteleiro, que previa uma redução de impostos como forma de compensar as perdas em função do apagão aéreo. O pacote deverá vigorar até dezembro de 2010, e segundo ele, as perdas do setor na alta estação de 2006, só no Nordeste chegou a algo em torno de 30% e 40% de taxa de desocupação da rede hoteleira, enquanto que no sul e sudeste essa taxa chegou a 8% e 10% (RODRIGUES, 2007).

Os dados divulgados pelo próprio ministro Guido Mantega explicita que as perdas do setor de turismo nos estados em que mais há incidência do turismo no Brasil são representativas, pois têm um impacto direto no emprego dos trabalhadores do setor.

Uma política comum no Brasil se dá quando uma empresa não tem resultados financeiros que satisfaçam seus objetivos. A primeira providencia é cortar os custos e muitas vezes isso significa dizer, demitir funcionários. Nesse contexto, o índice de desocupação das vagas em hotéis tornou-se um ponto de instabilidade para milhares de brasileiros que trabalham no setor e que vêem no mau desempenho da economia do setor uma possibilidade concreta de demissão. Este fator acaba gerando não só uma instabilidade social, mas também emocional nos indivíduos que trabalham nas redes hoteleiras e nas atividades que dão apoio.

A redução de impostos no setor foi favorável para o consumidor, pois permitiu que mais brasileiros viajassem de avião, mas para as companhias de grande porte, que tinham custos muito altos, foi ruim, uma vez que diminuiu suas margens de lucro, já que tiveram que inserir-se na concorrência e diminuir o valor de suas passagens. Assim, nas grandes companhias, como a Varig e a VASPa crise aumentou. Após a Transbrasil parar de voar, foi a vez da VASP que encerrou suas atividades em novembro de 2007. Parada a mais de um ano, a empresa não conseguiu se reerguer dos prejuízos acumulados. No entanto, os ativos da empresa ainda estão em processo de liquidação judicial. (MARQUES, 2008).

De acordo com o jornal Folha de São Paulo de 20/07/96 um dos maiores problemas enfrentados pela Varig foi o congelamento das passagens que ocorreu na década de 1990 e a má gestão implementada na empresa entre as décadas de 1980 e 1990. Isso levou a empresa a um colapso financeiro e inevitavelmente fez a mesma em se dividir em duas partes, sendo que

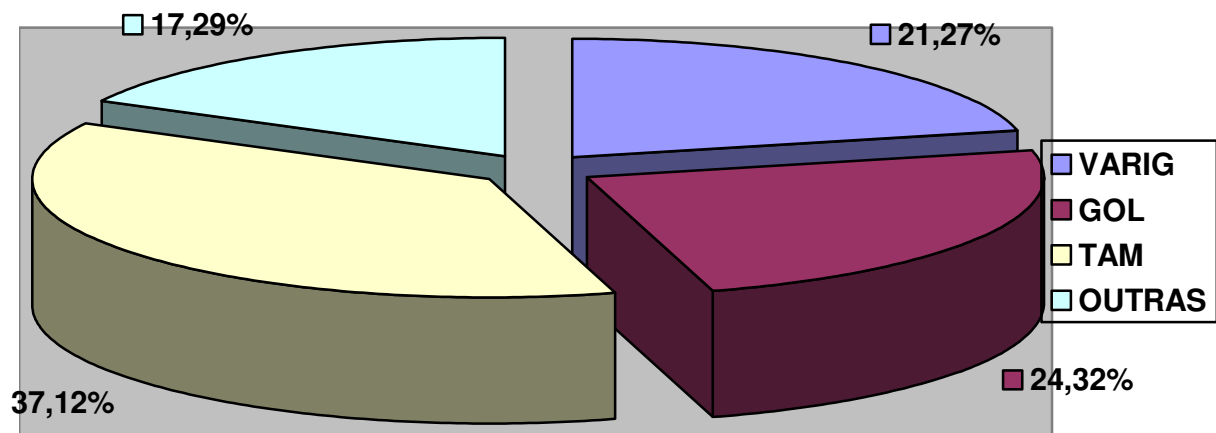
a parte que não sofreu abalo foi vendida em leilão por R\$ 52,3 milhões para a VarigLog e para um fundo formado pelos empregados, que assumiu a gestão da companhia. Com isso, as duas maiores companhias aéreas do Brasil, Varig e Vasp trocaram seus administradores. A VASP continua sem autorização do ANAC para voltar a operar vôos enquanto que resolve as questões judiciais relativas às dívidas com fornecedores e trabalhistas, apesar de ainda não ter sido declarada a falência da empresa, esta não tem autorização para voltar a operar no mercado nacional.

De acordo com Pego (2002), as dívidas contraídas pelo grupo Canhedo aliadas a uma gestão administrativa de qualidade ruim, tornaram a VASP uma companhia inviável do ponto de vista econômico e tecnicamente tornou difícil sua manutenção em um mercado cada vez mais competitivo como é o da aviação. A empresa, então, foi obrigada a paralisar suas atividades, pois as ações judiciais e o contexto no qual a VASP encontra-se na atualidade são permeados de grande impasse, já que não são apenas dívidas trabalhistas que a impedem de retomar as atividades, mas igualmente as dívidas com fornecedores, as ações judiciais impostas por usuários, a retomada de aeronaves pelos donos, que as arrendavam para a VASP, e uma frota sucateada, necessitando de manutenção, que dificilmente conseguirá a liberação pelo DAC, sem que as devidas condições técnicas sejam garantidas aos usuários da companhia.

Atualmente figuram como grandes companhias aéreas no Brasil três empresas: Varig, TAM e Gol, dentre as quais a Varig é a única recém saída de um processo de reestruturação. Na figura 2 é possível verificar a participação de cada uma delas no mercado aéreo brasileiro.

A TAM passou a ser a maior companhia aérea atuante no mercado nacional, isso decorre de uma política de investimentos que já vinha sendo implementada pelo seu fundador, o comandante Rolim Amaro, desde o final dos anos de 1980 e que colocou a TAM no ranking das maiores empresas de aviação do País. Dentre as medidas tomadas por Amaro para fazer a TAM crescer, encontram-se as reformas no sistema administrativo da empresa, com a diminuição dos custos operacionais, a conquista de novas rotas regionais e internacionais, o investimento em um centro de treinamento tecnológico em Marília/SP, utilizado para a formação de pilotos e a aquisição de aeronaves mais modernas e de menor custo operacional do que as antigas (TAM-EXPRESS, 2005).

Figura 2 - Participação no Mercado das Empresas Aéreas.



Fonte: IPEA – 2006.

A Gol chegou ao segundo lugar do Ranking graças a implementação da política de *low cost, low fare* (baixo custo, baixa tarifa), sendo uma das primeiras a implementar esse conceito. Além de revolucionar o mercado de aviação civil com essa política a Gol também conseguiu comprar parte de outras companhias, como a própria VARIG e ampliar suas rotas. Com isso, a empresa teve um acréscimo de 7,5% em termos de rotas, o que foi capaz de colocá-la no segundo lugar do ranking.

De acordo com dados do Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas (IPEA, 2006), até outubro de 2006, figuravam no ranking das maiores empresas aéreas do setor regional a TAM, com 37,12% do mercado, a Gol com 24,32%, a VARIG com 21,27%, e empresas como a Pantanal e a BRA e outras dominavam 17,29%. Essas empresas juntas transportam cerca de 15,1% de passageiros internos, excluindo-se desse percentual os passageiros que fazem rotas internacionais. Apesar do número de passageiro parecer grande, isso não condiz com a realidade, pois é um dos principais problemas estruturais enfrentado pelas companhias brasileiras de aviação é de alta competitividade entre elas, o que força a depreciação no valor dos embarques e acaba comprometendo a saúde financeira de muitas delas.

4. O IMPACTO DA CRISE AÉREA

A Comissão Parlamentar de Inquérito que visava apurar o Apagão Aéreo no Brasil foi instalada na Câmara dos Deputados, em 03 de maio de 2007. O objetivo da CPI era investigar inicialmente os acidentes ocorridos com o Vão 1907 em 19 de setembro de 2006 e o A320 da TAM em 17 de junho de 2007. No entanto, foi estendida em sua abrangência e passou a apurar as condições estruturais do setor aéreo (GIRALDI, 2007).

As considerações que se chegou apontam para uma desorganização plena dos órgãos reguladores da aviação civil. Foi recomendada a substituição da diretoria da Agencia Nacional de Aviação (ANAC), mas tal CPI não apontou os culpados pela crise no setor, nem tampouco pediu o indiciamento dos diretores ou quaisquer funcionários da ANAC. Limitou-se apenas a justificar-se que não haviam elementos comprobatórios que garantissem à referida CPI, plena certeza de que houvesse ocorrido qualquer tipo de irregularidade por parte do órgão gestor da aviação civil (GIRALDI, 2007).

Estimativa preliminares do Sindicato Nacional das Empresas aéreas fazem um cálculo de que cerca de R\$ 80 milhões tenham sido perdidos pelas empresas aéreas brasileiras só nos dez primeiros dias do chamado “apagão aéreo”. Além dos prejuízos diários com atrasos e cancelamentos, as companhias perderam receita com passageiros que desistiram de voar. No caso da TAM e Gol, houve ainda o impacto financeiro. Nos últimos três meses, desde o acidente com o Boeing da Gol, a perda de valor de mercado das ações das duas companhias juntas na Bovespa foi de R\$ 5 bilhões. (GIRALDI, 2007)

Um fato que auxiliou aumentar o prejuízo dessas empresas, foi a greve dos controladores de tráfego aéreo, que paralisou boa parte dos vôos nacionais e internacionais logo depois da queda do avião da Gol. Este cenário criou condições propícias para a categoria reivindicar aumentos de salário e, também, a contratação de novos controladores para ajudar na manutenção do sistema, já que a categoria vinha reclamando do excesso de trabalho, o que colocava os passageiros em risco devido ao estresse gerado pela sobrecarga de trabalho (AZEVEDO, 2006).

Bolivar Pego Filho³, analista de mercados do IPEA, explica que apesar de não ter sido realizado nenhum estudo detalhado a respeito das perdas do setor, acredita-se que os prejuízos

³ Bolivar Pego Filho é analista de Mercados do IPEA, que elaborou uma extensa matéria apresentada no Boletim de Conjuntura n. 59 do IPEA, sob o título “**Setor Aéreo e as Empresas Brasileiras: Situação Atual e perspectivas**”. (2002)

gerados tenham sido da ordem de R\$ 1,2 Bilhão só no setor aéreo, fora aquele gerado em outros setores da economia.

Para Pego Filho (2002) os prejuízos não ficaram restritos ao setor aéreo, podendo também ser contabilizados em vários segmentos econômicos que dependem do setor aéreo para realizar negócios, como os setores de cargas e turismo. Algumas estatísticas isoladas demonstram a dimensão de quanto esse setor foi penalizado pelo mesmo. Só o Rio Grande do Norte, no período 03.12.2006 à 10.01.2007 por volta de 30% das reservas hoteleiras haviam sido desfeitas, por não haver lugar disponível nos vôos. O problema desta falta de vagas nos vôos foi agravado por uma prática comum no setor aéreo, o *Overbooking*, que é quando se vende mais passagens do que lugares disponíveis nos vôos. As empresas do setor aéreo valem-se dessa prática como forma de garantir possíveis perdas com lugares vazios, ou seja, que não foram preenchidos, assim sendo, fazem reservas em excesso para garantir que os aviões decolem sempre com lotação máxima garantida. No período em que durou o apagão aéreo essa prática prejudicou mais ainda os passageiros, que lotaram aeroportos e não encontraram garantias de que iriam embarcar.

O embate entre controladores e Governo acabou piorando a situação, pois os controladores iniciaram uma “operação padrão”, na qual só se atendia a um número mínimo de aeronaves por controlador, o que gerou mais atrasos e, conseqüentemente, mais cancelamentos de reservas em hotéis e pacotes turísticos por todo o Brasil.

De acordo com Guilherme Paulus, Presidente da CVC Turismo, uma das maiores empresas turísticas, o apagão aéreo deu um “banho de água fria” no setor. As estimativas de crescimento para o período eram da ordem de 15% a 20% devido à proximidade do período de festas e da alta estação, o que não se concretizou, tendo como motivo da crise (KRIEGER, 2007).

Esse “banho de água fria” comentado pelo Sr. Guilherme Paulus deu-se em conseqüência de expectativas que o setor tinha de crescimento das vendas de pacotes para o período, obviamente os administradores dessas empresas superestimaram as possibilidades e acabaram errando. O setor de turismo como qualquer outro setor da economia é um setor de riscos, no qual as possibilidades estão sujeitas ao revés da economia. Investir muito em uma economia flutuante é um risco, as empresas que fizeram isso perderam em função dos riscos assumidos pelas mesmas.

Como foi visto, os prejuízos não ficaram restritos às empresas do setor aéreo, mas teve fortes reflexos no setor de turismo, de cargas, de transporte de passageiros, na geração de impostos de todos os setores atingidos e, sobretudo, na queda dos valores das ações das

empresas diretamente envolvidas com o setor aéreo. No período de setembro de 2006 a fevereiro de 2007, auge da crise do setor aéreo, deixaram de ser arrecadados em impostos mais de 1,5 bilhões segundo cálculos da Associação Federal de Auditores Fiscais da Receita Federal. (ANFIP, 2007).

De acordo com Page (2001), dentro do cenário turístico, um dos fatores que mais favorece uma nova configuração do setor aéreo nos últimos anos foi a desregulamentação, pois ajudou a trazer novas companhias para o mercado de aviação e estimulou a hiperconcorrência, obrigando o mercado a se adequar aos novos tempos. Essa concorrência beneficiou principalmente o consumidor final, mas deixou as companhias aéreas deficitárias, ou seja, em condições que acabaram por culminar, anos mais tarde, no processo de falência de algumas delas. Este foi um fenômeno que não ficou restrito ao Brasil, mas que dizimou boa parte das companhias aéreas do mundo inteiro.

Com essa nova realidade de mercado foi possível ao setor turístico também, beneficiar-se dessa nova realidade, uma vez que a concorrência estimou o decréscimo do valor das passagens aéreas e muitas pessoas começaram a viajar mais e, conseqüentemente, a usar mais a estrutura turística.

Este fato constatado por Page (2001) é fácil de ser compreendido, pois para qualquer cidadão comum a lógica é simples, uma vez que haja melhores oportunidades financeiras de arcar com os custos do turismo, as pessoas poderão viajar mais, pois o lazer faz parte das necessidades humanas. Qualquer cidadão que trabalha o ano inteiro pensando em tirar momentos de descanso, dificilmente deixará de viajar e aproveitar as oportunidades turísticas oferecidas desde que as condições financeiras favoreçam sua realidade econômica. Assim sendo, é natural pensar em um crescimento do turismo estimulado pela concorrência no setor aéreo, porém essa mesma concorrência que por um lado é benéfica para o consumidor, para as companhias aéreas pode ser decisiva, já que companhias mal administradas podem falir em decorrência de seus custos muito elevados.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O impacto da crise do setor aéreo iniciado a partir dos acidentes ocorridos em 2006 e 2007 não se resume basicamente à questão financeira. Embora essa seja a face mais vista da crise, considerando que milhões de Reais foram perdidos tanto pelas empresas do setor aéreo, quanto pelas empresas correlatas, como as do setor de turismo, porém tudo isso torna-se pequeno se comparado ao prejuízo causado pela crise de confiança gerada no setor.

Estes, porém não tiveram ainda seus valores medidos, haja vista a abrangência dessa crise, já que a mesma se estendeu não só ao setor aéreo, mas a setores muito mais distintos.

As medidas tomadas pelo Governo numa primeira instância pareceram insuficientes, tendo em vista que não sanaram a crise no setor que carece de investimentos em infraestrutura, como foi evidenciado, durante o apagão o transporte torna-se extremamente vulnerável. No entanto, os erros cometidos durante o “apagão aéreo” não devem ser imputados apenas ao Governo atual, visto que o mesmo decorre de uma carência de investimentos a longo prazo que acabou repercutindo no atual momento.

A dependência que o turismo tem do setor aéreo mostrou-se de forma clara com o episódio do apagão aéreo. Analisados os estados brasileiros que tradicionalmente apresentam uma propensão maior a receber turistas, como o nordeste o sul e o sudeste, tiveram perdas significativas, chegando à taxas de desocupação entre 30% e 40% no nordeste e 5% e 10% no sul e sudeste. Do ponto de vista econômico, tal fato foi considerado tão grave que fez com que o ministro Guido Mantega implantasse uma medida de redução de impostos específicos para o setor, como forma de não acentuar ainda mais a crise. O problema, no entanto não se resume simplesmente ao impacto causado pelas perdas de emprego que milhares de trabalhadores ligados ao setor tiveram, mas também a instabilidade social gerada por essas perdas. O trabalho é um forte componente de pacificação social. A falta dele gera incertezas no indivíduo que faz com que esse, em muitos casos, tenha todo o contexto de vida mudado em função da falta de oportunidade de ganhar seu “sustento” honestamente. As perdas financeiras não podem ser menosprezadas, mas, sobretudo as perdas sociais devem ser ainda mais levadas em consideração, já que a perda de um único emprego pode desestabilizar uma família por anos.

Sendo assim, a conclusão a que se chega neste trabalho é que os impactos causados pelo apagão aéreo não se limitam apenas à questão do prejuízo financeiro causado pelo cancelamento e pelos atrasos nos vôos no período em que durou o apagão, mas sobretudo, a

confiança que os brasileiros e as empresas depositaram no setor, que ficou abalada depois do episódio. Nesse sentido, ocorreram demissões em vários setores da economia, criou-se um ambiente de incerteza social em várias famílias, cujos pais, filhos e irmãos tiveram seus empregos prejudicados pela crise. As empresas também tiveram dificuldades econômicas, o que obrigou muitas delas a dispensarem o seu pessoal, outras, perderam valor econômico nas bolsas, gerando prejuízos para vários investidores, como foi o caso das ações das companhias aéreas. Tudo isso mostra o quanto a infra-estrutura de transporte no Brasil necessita urgente de uma ampla reforma.

Durante a execução deste estudo, houve a preocupação em selecionar as informações mais importantes e coerentes a cerca do problema, já que é um fato de recente e seu conteúdo ainda não foi documentado em livros.

Para corrigir o problema não basta o Governo pensar em melhorar a estrutura dos aeroportos ou contratar novos controladores para o sistema de radar. É preciso criar uma política pública para o setor, que seja galgada por um marco regulatório consistente, que garanta autonomia de gestão aos órgãos, mas não como estava sendo feito, com indicações políticas dos gestores do sistema. É preciso que os responsáveis pela administração aérea no Brasil seja habilitado e capacitado para exercer a função. Outra alternativa seria a criação de varas judiciais específicas para julgar as questões que advém das causas aéreas, que hoje demoram muito para serem resolvidas. Diante da ineficiência dos órgãos gestores como o DAC e a INFRAERO, o Governo também deveria criar um plano de investimentos a curto, médio e longo prazo para melhorar a infra-estrutura dos aeroportos, promover o treinamento de pessoal, a regulamentação do setor e instituir uma política fiscalizadora do setor que funcione, que não seja corporativa e que tenha como foco a segurança dos vôos e o atendimento das necessidades dos usuários.

Para o desenvolvimento do transporte aéreo e do turismo, é necessário que o Governo tenha uma atuação mais séria e intensa, trazendo alternativas concretas para sanar e evitar que ocorram crises futuras que prejudiquem o setor turístico no Brasil.

REFERÊNCIAS

ALCANTARA, João. *Low Cost: O Fenômeno*. Disponível em: <http://www.transportes-xxi.net/taereo/investigacao/lowcost>. Acesso em: 12 de fevereiro de 2008.

ANSARAH, Marília. *Turismo: como aprender e como ensinar*, 2ª Ed. São Paulo: SENAC, 2001.

ANFIP. Associação Nacional dos Auditores Fiscais do Brasil. *ANFIP Notícias*. Disponível em: <http://www.anfip.org.br/>. Acesso em: 08 de fevereiro de 2008.

ARBACHE, Jorge. *Entrevista sobre o Impacto do Setor de Turismo na Economia do Brasil*. Disponível em: http://www.unb.br/cet/noticias/not_entrevista_jorgearbache.htm. Acesso em 21 de fevereiro 2008.

AZEVEDO, Reinaldo. *Crise aérea: militares usam apenas a lei contra desordem estimulada por Lula*. Ed. Revista Veja. Ed. 2003. 06 de abril de 2007. Disponível em: <http://veja.abril.com.br/blogs/reinaldo/2007/04/veja-3-crise-area-militares-usam- apenas.html>. Acesso em: 28 de abril de 2008.

BARRETO, Margarida. *Manual de iniciação ao estudo de turismo*. 7ª Ed. Campinas: Papirus, 1999.

CARNEIRO, Marcelo. *Guerra do vôo 402*. Revista Veja, Ed. 1691 de 14 de março de 2001. Disponível em: http://veja.abril.com.br/140301/p_106.html. Acesso em: 18 de abril de 2008.

CLEMENTE, Fabiane Aparecida Santos. *Pesquisa qualitativa, exploratória e fenomenológica: Alguns conceitos básicos*. Disponível em: http://www.administradores.com.br/artigos/pesquisa_qualitativa_exploratoria_e_fenomenologica_alguns_conceitos_basicos/14316/. Acesso em: 07 de abril de 2008.

CONTAS ABERTAS. *A Saturação da Malha Aérea Brasileira. Relatórios prontos*. 2008. Disponível em: <http://contasabertas.uol.com.br/asp/>. Acesso em: 21 de fevereiro de 2008.

DI RONÁ, Ronaldo. *Transporte no Turismo*. São Paulo: Manole. 2002.

EMBRATUR. *Documentos e Relatórios*. Disponível em: <http://www.turismo.gov.br/portalmtur/opencms/institucional/estrutura/embratur.html>. Acesso em: 08 de março de 2008.

FILHO, Bolivar Pego. *Setor Aéreo e as Empresas Brasileiras: Situação Atual e Perspectivas*. Disponível em: http://www.ipea.gov.br/pub/bccj/bc_059j.pdf. Acesso em: 02 de janeiro de 2008.

GIRALDI, Renata. *Relatório final da CPI do Apagão Aéreo livra diretoria da Anac*. Folha de São Paulo, 25 de agosto de 2007. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u331352.shtml>. Acesso em: 14 de fevereiro de 2008.

GOULART, Eugênio. *Noite Infernal*. Revista Veja. N. 2018. Junho de 2007. São Paulo: Abril Cultural. 2007.

IBGE. *Pesquisa Nacional por Amstras de Domicílio* (2005). Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/trabalhoerendimento/pnad2004/default.shtm>. Acesso em 20 de março de 2008.

KRIPPENDORFF, Jost. *Sociologia do turismo: para uma nova compreensão do lazer e das viagens*. São Paulo: Aleph 2000.

LAKATOS, Eva Maria & MARCONI, Marina de Andrade. *Metodologia Científica*. 2ª ed. São Paulo: Editora Atlas. 1991.

LINHARES, Juliana; MARTINO, Victor de. *A Tortura do Apagão Aéreo*. Revista Veja. Ed. 2001. 28 de março de 2007. Disponível em: http://veja.abril.com.br/280307/p_054.shtml. Acesso em: 28 de abril de 2008.

PAULUS, Guilherme. *Entrevista concedida a Gustavo Krieger*. Jornal do Comércio. São Paulo, 23 de fevereiro de 2007.

TRIGO, L. G. G. *A educação e lazer, turismo e hotelaria nas sociedades atuais*. In:

MARCELLINO, N. C. (Org.). *Lazer & empresa*. Campinas: Papirus, 2000.

MARQUES, Newton. *Apagão Aéreo e as conseqüências para a economia*. Disponível em: <http://www.painelbrasiltv.com.br/novo/Entrevistas/index.asp?Programa=11&Entrevista=294&TipoVideo=3>. Acesso em 12 de março de 2008.

PAGE, Stephen J. *Transporte e Turismo*; Trad: Roberto Cataldo Costa. Porto Alegre: Bookmann 2001.

PALHARES, Guilherme Lohmann. *Transporte Aéreo e Turismo: Gerando desenvolvimento socioeconômico*. São Paulo: Aleph, 2001.

PAOLILLO, André Milton; REJOWSKI, Mirian. *Transportes*. São Paulo: Aleph. 2002.

PETRY, Sabrina. *Ecos da PANAM*. Folha de São Paulo. São Paulo 04 de setembro de 2001. Caderno de Turismo. P. 17.

PINHEIRO, Marcia. *Terrorismo invade o Mercado*. Revista Carta Capital, ed. 211, de 18 de fevereiro de 2002. Disponível em: http://www.cartacapital.com.br/app/edicoes_interna.jsp?a=2&a2=13&i=24&p=0. Acesso em: 25 de março de 2008.

RIPOLL, Graciela. *Turismo Popular: Investimento Rentáveis*. São Paulo: Roca. 2003.

VALOR ECONOMICO. *Mercado aéreo brasileiro cresce 27% em outubro; Gol e TAM acompanham e Varig fica estável*. Disponível em: <http://noticias.uol.com.br/economia/ultnot/valor/2005/11/07/ult1913u40659.jhtm>. Acesso em: 14 de março de 2008.

WAHAB, Salah - Eldin Abdel. *Introdução à administração do turismo*. São Paulo: Pioneira. 1997.

WTO – World Tourism Organization. *Tourism Information and Documentation Resources Centres Databases*. Disponível em: <http://www.unwto.org/doc/E/menu.htm>. Acesso em 23 de março de 2008.